Lampi di Cassandra/ Stallman 3—Automotive 0

(356)—Il software libero non può millantare qualità e sicurezza, non può essere usato per esercitare potere ai danni di chi lo usa. Il…

Lampi di Cassandra/ Stallman 3—Automotive 0

Figure 1:

(356)—Il software libero non può millantare qualità e sicurezza, non può essere usato per esercitare potere ai danni di chi lo usa. Il software dell'automotive, di FCA, Volkswagen e non solo, invece sì, perché è software proprietario.

25 settembre 2015—"*Uffa*—avrebbero detto i 24 indispettiti lettori—*un altro articolo su Marchionne*".

Proprio per evitare di mandare "fuori centro" questo delicato articolo, esso volutamente non riporta il nome dell'AD di FCA.

Cassandra aveva questo sassolino nella scarpa, ed il buon Paolo Attivissimo gli ha dato la spinta finale a toglierselo.

I fatti descritti oggi da Cassandra sono gli stessi di cui Paolo ha parlato, ma la chiave di lettura è un'altra, ed il focus dell'interesse spostato in direzione assai diversa.

Perdonando quei lettori che ancora non abbiano capito cosa è successo nel Datagate, agli altri non c'è bisogno di ricordare la ormai ultratrentennale attività del mai abbastanza lodato Richard M. Stallman, che ha imposto il concetto del software libero descrivendolo non in termini tecnici e legali, ma prima di tutto in termini di libertà.

Stallman teorizza che, se non puoi mettere le mani nel software, qualcuno lo userà per esercitare il suo potere su di te. Quindi il software non libero è uno strumento di potere e come tale sarebbe certamente stato usato.

Ed essendo un software chiuso, sarebbe stato anche di cattiva qualità e poco sicuro ed avrebbe contenuto funzionalità nascoste e dannose per gli utenti che accettassero di utilizzarlo.

Fino a che punto? Beh, Unix era in tutto un milione di righe di codice, ed era un software generico che girava su qualunque computer. Nemmeno il buon RMS, trent'anni fa, poteva immaginare automobili che contengono decine di milioni di linee di codice, scritto in fretta e riciclando librerie e vecchie versioni.

Ma l'automotive, con i due casi di Fiat Chrysler Auto e Volkswagen ne ha in sole due settimane fornito tre esempi incontrovertibili e di dimensioni epocali.

Ed ecco la telecronaca del match.

Primo gol: la violazione e la guida da remoto di un modello di Jeep prodotta da FCA ha dimostrato che il software non libero è scritto male ed insicuro anche in prodotti di lusso, dove i soldi da spenderci per scriverlo bene ci sarebbero.

Secondo gol: il caso del software truffaldino di Volkswagen, che si accorgeva quando la macchina era sotto test e riduceva le emissioni sacrificando, senza che la cosa fosse rilevabile, le prestazioni del motore.

Questa enorme truffa ha dimostrato che il software non libero contiene funzioni nascoste e malevole (oltre che truffaldine ed illegali) e viene utilizzato per esercitare un potere (in questo caso la licenza di inquinare) sulle persone. Viene anche utilizzato da industrie che si sentono onnipotenti e pensano davvero di poterla fare franca: non si rendono conto che basta una sola persona "sveglia" (qualcuno ha detto "hacker"?) per gridare che 11 milioni di macchine sono nude. Non hanno mai capito, evidentemente, cosa vuol dire sviluppare software.

Terzo gol: il meno evidente ma di gran lunga il più importante.Il fatto, eclatante ma sfuggente, che in ambedue i casi, mentre i media strombazzavano la cosa a destra ed a sinistra, solo i diretti interessati (FCA prima, Volkswagen poi) dicevano qualcosa.

Tutto il resto dell'industria e degli specialisti automotive hanno brillato per il loro assordante silenzio.

Nessuno ha detto: "Il nostro software è migliore e più sicuro".

Nessuno ha detto: "Ma per chi ci prendete? Non siamo disonesti, noi queste porcherie non le facciamo".

Perché? La risposta è lasciata all'attento ed avveduto lettore.

Originally published at punto-informatico.it.

Scrivere a Cassandra—Twitter—Mastodon
Videorubrica "Quattro chiacchiere con Cassandra"
Lo Slog (Static Blog) di Cassandra
L'archivio di Cassandra: scuola, formazione e pensiero

By Marco A. L. Calamari on November 23, 2023.

Canonical link

Exported from Medium on August 27, 2025.